

SERVICE PUBLIC FEDERAL MOBILITE ET TRANSPORTS

F. 2003 — 1013

[C — 2003/14062]

12 MARS 2003. — Arrêté royal concernant l'application des dispositions relatives au maintien de la durée du travail obligatoire des gens de mer à bord des navires faisant escale dans des ports belges

ALBERT II, Roi des Belges,
A tous, présents et à venir, Salut.

Vu l'article 108 de la Constitution;

Vu la loi du 5 juin 1972 sur la sécurité des navires, notamment l'article 4, f;

Vu l'association des gouvernements de région à l'élaboration du présent arrêté;

Vu l'urgence motivée par la circonstance qu'en vertu de l'article 10.1 de la Directive 1999/95/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 décembre 1999 concernant l'application des dispositions relatives à la durée du travail des gens de mer à bord des navires faisant escale dans les ports de la Communauté, les Etats membres doivent mettre en vigueur, au plus tard le 30 juin 2002, les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la directive;

Considérant que, vu que la Belgique n'a pas rempli ses obligations en temps voulu, la Commission des Communautés européennes a émis un avis motivé le 17 décembre 2002 au titre de l'article 226 du traité instituant la Communauté européenne; que la Belgique doit se conformer sans délai à cet avis en transposant la directive en droit national.

Vu l'avis 34788/4 du Conseil d'Etat, donné le 3 février 2003 en application de l'article 84, alinéa 1^{er}, 2^o, des lois coordonnées sur le Conseil d'Etat;

Considérant que la Directive 1999/63/CE du Conseil du 21 juin 1999 concernant l'accord relatif à l'organisation du temps de travail des gens de mer, conclu par l'Association des armateurs de la Communauté européenne (ECSA) et la Fédération des syndicats des transports dans l'Union européenne (FST), a été transposée en droit national par la notification à la Commission européenne du 12 juillet 2002 des conventions collectives qui s'appliquent à ce secteur de transport;

Considérant que la Directive 1999/95/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 décembre 1999 concernant l'application des dispositions relatives à la durée du travail des gens de mer à bord des navires faisant escale dans des ports de la Communauté est transposée en droit national par le présent arrêté;

Sur la proposition de Notre Ministre de la Mobilité et des Transports,

Nous avons arrêté et arrêtons :

Champ d'application

Article 1^{er}. a) les clauses 1-16 de l'Accord européen relatif à l'organisation du temps de travail des gens de mer, faisant l'objet de l'annexe I, s'appliquent aux navires battant pavillon de l'UE et/ou immatriculés dans l'UE.

b) les clauses 1-12 de l'Accord européen relatif à l'organisation du temps de travail des gens de mer, faisant l'objet de l'annexe I, s'appliquent aux navires ne battant pas pavillon de l'UE et/ou non immatriculés dans l'UE.

Définitions

Art. 2. Aux fins du présent arrêté, on entend par :

a) « navire » : tout navire de mer, de propriété publique ou privée, normalement affecté à des opérations maritimes commerciales. Les navires de pêche ne sont pas inclus dans cette définition;

b) « inspecteur » : le fonctionnaire chargé du contrôle de la navigation et désigné pour inspecter les conditions de travail à bord des navires de mer;

c) « plainte » : toute information ou rapport communiqué par un membre d'équipage, un organisme professionnel, une association, un syndicat ou, d'une manière générale, toute personne ayant un intérêt dans la sécurité du navire, notamment dans la sécurité ou la santé des membres de l'équipage.

FEDERALE OVERHEIDSDIENST MOBILITEIT EN VERVOER

N. 2003 — 1013

[C — 2003/14062]

12 MAART 2003. — Koninklijk besluit houdende handhaving van de verplichte arbeidstijd voor zeevarenden aan boord van schepen die Belgische havens aandoen

ALBERT II, Koning der Belgen,
Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, Onze Groet.

Gelet op artikel 108 van de Grondwet;

Gelet op de wet van 5 juni 1972 op de veiligheid der schepen, inzonderheid op het artikel 4, f;

Gelet op de omstandigheid dat de gewestregeringen bij het ontwerpen van dit besluit betrokken zijn;

Gelet op het verzoek om spoedbehandeling, gemotiveerd door de omstandigheid dat artikel 10.1 van Richtlijn 1999/95/EG van het Europees Parlement en de Raad van 13 december 1999 betreffende de handhaving van de bepalingen inzake de arbeidstijd van zeevarenden aan boord van schepen die havens in de Gemeenschap aandoen bepaalt dat de lidstaten de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking doen treden om uiterlijk op 30 juni 2002 aan deze richtlijn te voldoen;

Overwegende dat gezien België aan deze verplichting geen tijdig gevolg gaf, de Commissie van de Europese Gemeenschappen op 17 december 2002 krachtens artikel 226 van het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap een met reden omkleed advies heeft uitgebracht; dat België zich onverwijld dient te conformeren aan dit advies door de meest spoedige omzetting van genoemde richtlijn in nationaal recht.

Gelet op het advies 34788/4 van de Raad van State, gegeven op 3 februari 2003 met toepassing van artikel 84, eerste lid, 2^o, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State;

Overwegende dat Richtlijn 1999/63/EG van de Raad van 21 juni 1999 inzake de overeenkomst betreffende de organisatie van de arbeidstijd van zeevarenden, gesloten door de Associatie van reders van de Europese Gemeenschap (ECSA) en de Federatie van de bonden voor het vervoerspersoneel in de Europese Unie (FST) werd omgezet in nationaal recht door de notificatie aan de Europese Commissie van 12 juli 2002 van de collectieve arbeidsovereenkomsten die voor deze vervoerssector gelden;

Overwegende dat Richtlijn 1999/95/EG van het Europees Parlement en de Raad van 13 december 1999 betreffende de handhaving van de bepalingen inzake de arbeidstijd van zeevarenden aan boord van schepen die havens in de Gemeenschap aandoen omgezet wordt in nationaal recht door onderhavig besluit;

Op de voordracht van Onze Minister van Mobiliteit en Vervoer,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

Toepassingsgebied

Artikel 1. a) op de onder EU-vlag varende en/of in de EU geregistreerde schepen wordt toepassing gemaakt van de clausules 1-16 van de als bijlage I gevoegde Europese Overeenkomst betreffende de organisatie van de arbeidstijd van zeevarenden.

b) op de niet onder EU-vlag varende en/of in de EU geregistreerde schepen wordt toepassing gemaakt van de clausules 1-12 van de als bijlage I gevoegde Europese Overeenkomst betreffende de organisatie van de arbeidstijd van zeevarenden.

Definities

Art. 2. Voor de toepassing van dit besluit wordt verstaan onder :

a) « schip » : elk zeeschip, ongeacht of het staats- dan wel particulier eigendom is, dat gewoonlijk wordt gebruikt in de handelsscheepvaart. Visserijvaartuigen vallen niet onder deze definitie;

b) « inspecteur » : de met scheepvaartcontrole belaste ambtenaar aangewezen om de werkomstandigheden aan boord van zeeschepen te inspecteren;

c) « klacht » : een mededeling of verslag ingediend door een bemanningslid, een beroepsorganisatie, een associatie, een vakbond of, in het algemeen, eenieder die belang heeft bij de veiligheid van het schip en met name bij de veiligheid en gezondheid van de bemanning.

Préparation de rapports

Art. 3. L'inspecteur qui reçoit une plainte qu'il ne juge pas manifestement non fondée ou détient une preuve qu'un navire faisant volontairement escale dans le cours normal de ses activités ou pour des raisons liées à son exploitation, dans un port belge et qui n'est pas conforme aux normes visées à l'annexe I du présent arrêté, adresse un rapport au gouvernement du pays sur le registre duquel le navire est immatriculé. Lorsqu'une inspection effectuée conformément à l'article 4 du présent arrêté établit les preuves requises, l'inspecteur prend les mesures nécessaires pour corriger les situations qui, à bord, présentent un danger manifeste pour la sécurité ou la santé des membres de l'équipage.

L'identité de la personne dont émane la plainte ne doit être révélée ni au capitaine ni au propriétaire du navire.

Inspection et inspection détaillée

Art. 4. 1. Lorsqu'un inspecteur effectue une inspection afin d'établir la preuve qu'un navire n'est pas conforme aux normes de l'annexe I au présent arrêté, il vérifie :

— qu'un tableau précisant l'organisation du travail à bord a été élaboré dans la ou les langues de travail utilisées à bord et en anglais, suivant le modèle reproduit à l'annexe II, 1 du présent arrêté, ou un modèle équivalent, et qu'il est affiché à bord dans un endroit aisément accessible;

— qu'un registre des heures de travail et de repos des gens de mer est tenu dans la ou les langues de travail utilisées à bord et en anglais, suivant le modèle reproduit à l'annexe II, 2 du présent arrêté, ou un modèle équivalent, et est conservé à bord et qu'il existe une preuve qu'il a été dûment visé par l'autorité compétente de l'Etat dans lequel le navire est immatriculé.

2. Lorsqu'une plainte a été reçue, ou que l'inspecteur à partir de ses propres observations à bord, a des raisons de penser que les marins sont excessivement fatigués, il effectue une inspection détaillée conformément au paragraphe 1 pour déterminer si les heures de travail et les périodes de repos inscrites au registre correspondent aux normes figurant à l'annexe I de cet arrêté et si elles ont été dûment observées, en tenant compte d'autres registres relatifs à l'exploitation du navire.

Correction des anomalies

Art. 5. 1. Si l'inspection ou l'inspection détaillée révèle que le navire n'est pas conforme aux normes figurant à l'annexe I de cet arrêté, l'inspecteur prend les mesures nécessaires pour remédier à toute situation qui à bord, présente un danger manifeste pour la sécurité ou la santé des marins. Ces mesures peuvent comporter une interdiction de quitter le port tant que les anomalies constatées n'ont pas été corrigées ou tant que les marins ne sont pas suffisamment reposés.

2. Lorsqu'il existe des preuves claires que les membres du personnel chargés du premier quart ou ceux des quarts suivants qui assurent la relève sont excessivement fatigués, l'inspecteur veille à ce que le navire ne quitte pas le port avant que les anomalies constatées aient été corrigées ou avant que les marins concernés ne se soient suffisamment reposés.

Opstelling van verslagen

Art. 3. De inspecteur die een klacht ontvangt die hij niet kennelijk ongegrond acht of over aanwijzingen beschikt dat een schip dat vrijwillig in het kader van de normale uitoefening van zijn activiteiten dan wel om operationele redenen een Belgische haven aandoet en niet voldoet aan de in bijlage I van dit besluit genoemde normen, stelt een verslag op ten behoeve van de regering van het land waar het schip is geregistreerd. Indien een overeenkomstig artikel 4 van dit besluit verrichte inspectie relevante bewijzen oplevert, neemt de inspecteur de nodige maatregelen om te waarborgen dat alle omstandigheden aan boord die duidelijk gevaar opleveren voor de veiligheid of de gezondheid van de zeevarenden worden verholpen.

De identiteit van de persoon die de klacht indient hoeft niet aan de kapitein of de eigenaar van het schip bekend te worden gemaakt.

Inspectie en nadere inspectie

Art. 4. 1. Wanneer een inspecteur een inspectie verricht met het doel bewijzen te verzamelen dat een schip niet voldoet aan de in bijlage I van dit besluit genoemde normen onderzoekt hij of :

— er aan boord van het schip een organisatieschema van de werkzaamheden voorhanden is, dat in de werktaal of -talen van het schip en in het Engels is opgesteld volgens het model als bijlage II,1 van dit besluit of een ander gelijkwaardig model en dat op een gemakkelijk toegankelijke plaats aan boord is opgehangen;

— de gegevens over de arbeids- en rusttijden van de zeevarenden in de werktaal of -talen van het schip en in het Engels worden geregistreerd, op formulieren volgens het model als bijlage II,2 van dit besluit, of een ander gelijkwaardig model, aan boord worden bewaard degelijk door de bevoegde autoriteit van de Staat waar het schip is geregistreerd, zijn goedgekeurd.

2. Wanneer een klacht is ontvangen, of de inspecteur op grond van zijn eigen waarnemingen aan boord vermoedt dat de zeevarenden oververmoeid zijn, voert hij een nadere inspectie uit volgens lid 1 om zich ervan te vergewissen of de geregistreerde arbeids- en rusttijden in overeenstemming zijn met de in de bijlage I van dit besluit vastgelegde normen en of daaraan naar behoren de hand is gehouden, waarbij hij andere geregistreerde gegevens betreffende de scheepsactiviteiten in zijn beoordeling betreft.

Herstel van tekortkomingen

Art. 5. 1. Indien tijdens de inspectie of de nadere inspectie blijkt dat het schip niet voldoet aan de in de bijlage I van dit besluit genoemde normen neemt de inspecteur de nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat de omstandigheden aan boord die een duidelijk gevaar opleveren voor de veiligheid of de gezondheid van de zeevarenden, worden verbeterd. Zo kan onder meer een uitvaartverbod worden opgelegd, totdat de geconstateerde tekortkomingen zijn verholpen of de zeevarenden voldoende zijn uitgerust.

2. Indien er duidelijke aanwijzingen zijn dat het wachtpersoneel van de eerste wacht of van één van de aflossingsploegen oververmoeid is, zorgt de inspecteur ervoor dat het schip niet uitvaart voordat de geconstateerde tekortkomingen zijn hersteld of de zeevarenden voldoende zijn uitgerust.

Procédures de suivi

Art. 6. 1. Lorsqu'un navire fait l'objet d'une interdiction de quitter le port en application de l'article 5, l'inspecteur informe le capitaine, le propriétaire ou l'exploitant du navire, ainsi que l'administration de l'Etat du pavillon ou de l'Etat dans lequel le navire est immatriculé ou le consul ou, en son absence, le plus proche représentant diplomatique de cet Etat, des résultats des inspections visées à l'article 4 ou de toute décision prise par lui, et, le cas échéant, des mesures correctives requises.

2. Lors des inspections tous les efforts possibles sont déployés pour éviter qu'un navire ne soit indûment retardé.

Droit de recours

Art. 7. 1. Le propriétaire ou l'exploitant du navire ou son représentant en Belgique dispose d'un droit de recours contre une décision d'immobilisation prise par l'inspecteur. Le recours ne suspend pas l'immobilisation.

2. L'inspecteur informe dûment le capitaine du navire visé au point 1^{er} de ses droits de recours.

Coopération entre administrations

Art. 8. L'inspecteur signale chaque trimestre la liste des navires qu'il a inspectés et qu'il a retenus au cours des trois mois précédents et quels navires ont été retenus plus d'une fois au cours des derniers 24 mois.

La liste précisera :

- le nom du navire;
- le nom du propriétaire ou de l'exploitant du navire;
- le numéro OMI;
- l'état du pavillon;
- le bureau de classification, pour autant que nécessaire et si d'application, toute partie qui a délivré des certificats au nom de l'Etat du pavillon au navire concerné conformément aux conventions;
- la raison de la retenue;
- le port et la date de retenue.

Art. 9. Clause de traitement « pas plus favorable ».

Lors de l'inspection d'un navire enregistré dans le territoire ou battant pavillon d'un état qui n'a pas ratifié la convention n° 180 de l'OIT ou le Protocole de la Convention n° 147 de l'OIT, on veillera, après l'entrée en vigueur de la Convention et du Protocole, à ne pas accorder un traitement plus favorable à ce navire et à son équipage que celui qui est réservé à un navire battant le pavillon d'un Etat partie à la Convention n° 180 de l'OIT et/ou au Protocole de la Convention n° 147 de l'OIT.

Art. 10. Le présent arrêté entre en vigueur le jour de sa publication au *Moniteur belge*.

Art. 11. Notre Ministre de la Mobilité et des Transports est chargée de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 12 mars 2003.

ALBERT

Par le Roi :

La Ministre de la Mobilité et des Transports,
Mme I. DURANT

Follow-up procedures

Art. 6. Wanneer een schip krachtens artikel 5 van dit besluit een verbod krijgt opgelegd om de haven te verlaten, stelt de inspecteur, de kapitein, de eigenaar of exploitant, de overheid van de vlaggenstaat of de staat waar het schip is geregistreerd dan wel de consul, of wanneer er geen consul is, de dichtstbijzijnde diplomatieke vertegenwoordiging van de betrokken staat, in kennis van de resultaten van de in artikel 4 van dit besluit bedoelde inspecties, van zijn eventuele beslissingen en van de vereiste corrigerende maatregelen.

2. Bij de inspecties wordt alles in het werk gesteld om te voorkomen dat een schip onrechtmatig wordt opgehouden.

Recht van beroep

Art. 7. 1. De eigenaar of de exploitant van het schip of diens vertegenwoordiger in België heeft het recht beroep in te stellen tegen een door de inspecteur genomen besluit tot aanhouding. Het beroep schorst de aanhouding niet.

2. De inspecteur dient de kapitein van het schip als bedoeld in punt 1 naar behoren op de hoogte te stellen van zijn recht op beroep.

Administratieve samenwerking

Art. 8. De inspecteur maakt elk kwartaal bekend welke door hem onderzochte schepen in de afgelopen drie maanden werden aangehouden en welke schepen in de afgelopen 24 maand meer dan één maal werden aangehouden.

De publicatie omvat het volgende :

- naam van het schip;
- naam van de eigenaar of de exploitant van het schip;
- IMO-nummer;
- vlaggenstaat;
- classificatiebureau, voor zover nodig, en, indien van toepassing, enige partij die namens de vlaggenstaat certificaten heeft afgegeven voor het schip in overeenstemming met de verdragen;
- reden voor aanhouding;
- haven en datum van aanhouding.

Art. 9. Niet-begunstigingsclausule.

Bij inspectie van een schip dat geregistreerd is op het grondgebied of onder de vlag vaart van een staat die IAO-Verdrag nr. 180 of het Protocol bij IAO-Verdrag nr. 147 niet heeft geratificeerd, zal ervoor worden gezorgd dat, zodra het Verdrag en het Protocol zijn in werking getreden, de behandeling van dit schip en haar bemanning niet gunstiger is dan van een schip dat geregistreerd is op het grondgebied of onder de vlag vaart van een staat die wel partij is bij IAO-Verdrag nr. 180 en/of het Protocol bij IAO-Verdrag nr. 147.

Art. 10. Dit besluit treedt in werking de dag waarop het in het *Belgisch Staatsblad* wordt bekend gemaakt.

Art. 11. Onze Minister van Mobiliteit en Vervoer is belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Brussel, 12 maart 2003.

ALBERT

Van Koningswege :

De Minister van Mobiliteit en Vervoer,
Mevr. I. DURANT

ANNEXE I

ACCORD EUROPÉEN

relatif à l'organisation du temps de travail des gens de mer

Vu l'accord sur la politique sociale annexé au protocole sur la politique sociale annexé au traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 3, paragraphe 4, et son article 4, paragraphe 2,

vu l'article 4, paragraphe 2, de l'accord sur la politique sociale, qui dispose que la mise en œuvre des accords conclus au niveau européen intervient à la demande conjointe des parties signataires, par une décision du Conseil sur proposition de la Commission,

vu que les parties signataires font cette demande par la présente,

LES PARTIES SIGNATAIRES SONT CONVENUES DE CE QUI SUIT:

Clause 1

1. Le présent accord s'applique aux gens de mer se trouvant à bord de tout navire de mer, de propriété publique ou privée, qui est immatriculé dans le territoire d'un État membre et normalement affecté à des opérations maritimes commerciales. Aux fins du présent accord, un navire qui est immatriculé dans le territoire de deux États est considéré comme étant immatriculé dans le territoire de celui dont il bat pavillon.
2. En cas de doute sur la question de savoir si un navire doit être considéré aux fins de l'accord comme un navire de mer ou comme un navire affecté à des opérations maritimes commerciales, la question sera réglée par l'autorité compétente de l'État membre. Les organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées devraient être consultées.

Clause 2

Aux fins du présent accord:

- a) l'expression «durée du travail» désigne le temps durant lequel un marin est tenu d'effectuer un travail pour le navire;
- b) l'expression «heures de repos» désigne le temps qui n'est pas compris dans la durée du travail; cette expression n'inclut pas les interruptions de courte durée;
- c) l'expression «gens de mer» ou le terme «marin» désignent les personnes employées ou engagées, à quelque titre que ce soit, à bord d'un navire de mer auquel l'accord s'applique;
- d) le terme «armateur» désigne le propriétaire du navire ou toute autre entité ou personne, telle que l'armateur gérant ou l'affrèteur coque nue, à laquelle l'armateur a confié la responsabilité de l'exploitation du navire et qui, en assumant cette responsabilité, a accepté de s'acquitter de toutes les tâches et obligations y afférentes.

Clause 3

Dans les limites indiquées à la clause 5, on fixera soit le nombre maximal d'heures de travail qui ne devra pas être dépassé dans une période donnée, soit le nombre

minimal d'heures de repos qui devra être accordé dans une période donnée.

Clause 4

Sans préjudice de la clause 5, la norme de durée du travail pour les gens de mer, comme pour les autres travailleurs, est en principe de huit heures par jour avec un jour de repos par semaine, plus le repos correspondant aux jours fériés. Les États membres peuvent adopter des dispositions visant à autoriser ou à enregistrer une convention collective qui fixe les horaires normaux de travail pour les gens de mer sur une base qui n'est pas moins favorable que ladite norme.

Clause 5

1. Les limites des heures de travail ou de repos doivent être établies comme suit:
 - a) le nombre maximal d'heures de travail ne doit pas dépasser:
 - i) 14 heures par période de 24 heures;
 - ii) 72 heures par période de 7 jours;
 ou
 - b) le nombre minimal d'heures de repos ne doit pas être inférieur à:
 - i) 10 heures par période de 24 heures;
 - ii) 77 heures par période de 7 jours.
2. Les heures de repos ne peuvent être scindées en plus de deux périodes, dont l'une d'une durée d'au moins six heures, et l'intervalle entre deux périodes consécutives de repos ne doit pas dépasser quatorze heures.
3. Les appels, les exercices d'incendie et d'évacuation et les exercices prescrits par la législation nationale et par les instruments internationaux doivent se dérouler de manière à éviter le plus possible de perturber les périodes de repos et à ne pas provoquer de fatigue.
4. Dans les situations où un marin est en période d'astreinte, par exemple, lorsqu'un local de machines est sans présence humaine, le marin doit bénéficier d'une période de repos compensatoire adéquate si la durée normale de son repos est perturbée par des appels.

5. S'il n'existe ni convention collective ni sentence arbitrale ou si l'autorité compétente décide que les dispositions de la convention collective ou de la sentence arbitrale sont insuffisantes en ce qui concerne les points 3 et 4, l'autorité compétente doit fixer les dispositions visant à assurer aux marins en question un repos suffisant.
6. Conformément aux principes généraux de protection de la santé et de la sécurité des travailleurs, les États membres peuvent adopter une législation nationale ou une procédure permettant à l'autorité compétente d'autoriser ou d'enregistrer des conventions collectives prévoyant des dérogations aux limites fixées aux points 1 et 2. Ces dérogations doivent, dans la mesure du possible, être conformes aux normes fixées mais peuvent tenir compte de périodes de congé plus fréquentes ou plus longues, ou de l'octroi de congés compensatoires aux marins de quart ou aux marins travaillant à bord de navires affectés à des voyages de courte durée.
7. Un tableau précisant l'organisation du travail à bord doit être affiché à un endroit facilement accessible et indiquer pour chaque fonction au moins:
 - a) le programme du service à la mer et au port;
 - b) le nombre maximal d'heures de travail ou le nombre minimal d'heures de repos prescrit par la législation, la réglementation ou les conventions collectives en vigueur dans les États membres.
8. Le tableau visé au point 7 doit être établi selon un modèle normalisé dans la ou les langues de travail du navire, ainsi qu'en langue anglaise.

Clause 6

Aucun marin âgé de moins de dix-huit ans ne doit travailler la nuit. Aux fins de cette clause, le terme «nuit» signifie neuf heures consécutives au moins, y compris une période se situant entre minuit et cinq heures du matin. La présente disposition pourra ne pas s'appliquer lorsque la formation effective des jeunes marins âgés de seize à dix-huit ans, conformément aux programmes et aux calendriers établis, s'en trouverait affectée.

Clause 7

1. Le capitaine d'un navire peut exiger d'un marin les heures de travail nécessaires à la sécurité immédiate du navire, des personnes à bord ou de la cargaison, ou en vue de porter secours à d'autres navires ou aux personnes en détresse en mer.
2. Conformément aux dispositions du point 1, le capitaine pourra suspendre les horaires normaux de travail ou de repos et exiger qu'un marin accomplisse les heures de travail nécessaires jusqu'au retour à une situation normale.

3. Dès que cela est réalisable après le retour à une situation normale, le capitaine doit faire en sorte que tout marin ayant effectué un travail alors qu'il était en période de repos selon l'horaire normal bénéficie d'une période de repos adéquate.

Clause 8

1. Des registres des heures quotidiennes de travail ou de repos des marins doivent être tenus pour veiller au respect des dispositions énoncées à la clause 5. Le marin doit recevoir un exemplaire des registres le concernant qui doit être émarginé par le capitaine, ou par une personne autorisée par ce dernier, ainsi que par le marin.
2. Les modalités de tenue de ces registres à bord devront être fixées, y compris les intervalles auxquels les informations doivent être consignées. Un modèle doit être établi pour les registres des heures de travail ou des heures de repos des marins en tenant compte des éventuelles directives internationales existantes. Ce modèle sera établi dans la ou les langues prévues à la clause 5, point 8.
3. Un exemplaire des dispositions pertinentes de la législation nationale se rapportant au présent accord ainsi qu'un exemplaire des conventions collectives applicables doivent être conservés à bord et à un endroit facilement accessible à l'équipage.

Clause 9

Les registres mentionnés à la clause 8 doivent être vérifiés et visés à des intervalles appropriés, afin de s'assurer que les dispositions relatives aux heures de travail et aux heures de repos donnant effet au présent accord sont respectées.

Clause 10

1. Pour déterminer, approuver ou réviser les effectifs d'un navire, il faut tenir compte de la nécessité d'éviter ou de restreindre, dans toute la mesure possible, une durée de travail excessive, d'assurer un repos suffisant et de limiter la fatigue.
2. S'il résulte des registres ou d'autres faits établis que les dispositions relatives aux heures de travail et aux heures de repos ne sont pas respectées, des mesures doivent être prises, y compris, s'il y a lieu, la révision des effectifs du navire, afin d'éviter que les infractions ne se renouvellent.
3. Tout navire auquel s'applique le présent accord doit avoir à bord un équipage suffisant en nombre et en qualité pour garantir la sécurité, conformément au document spécifiant les effectifs minimaux de sécurité, ou à tout autre document équivalent, établi par l'autorité compétente.

Clause 11

Aucune personne âgée de moins de seize ans ne doit travailler à bord d'un navire.

Clause 12

L'armateur doit s'assurer, aux fins du respect des obligations résultant du présent accord, que le capitaine dispose des ressources nécessaires, y compris des effectifs suffisants. Le capitaine doit prendre toutes les mesures nécessaires pour que les conditions en matière d'heures de travail et d'heures de repos des marins résultant de cet accord soient respectées.

Clause 13

1. Tout marin doit être titulaire d'un certificat attestant de sa capacité à accomplir les tâches pour lesquelles il est employé sur le navire.

La nature de l'examen de santé à effectuer ainsi que les renseignements à consigner sur le certificat médical doivent être établis après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées.

Tout marin doit faire l'objet d'examens médicaux réguliers. Les marins de quart ayant des problèmes de santé certifiés par un médecin comme étant dus au travail de nuit doivent, si possible, être transférés à un poste de jour approprié.

2. L'examen de santé mentionné au point 1 doit être effectué gratuitement et dans le respect du secret médical. Ces examens de santé peuvent être réalisés dans le cadre des systèmes nationaux de santé.

Clause 14

Les armateurs fournissent à l'autorité nationale compétente, à sa demande, des informations sur les marins de quart et sur d'autres travailleurs de nuit.

Clause 15

Les marins bénéficient d'une protection en matière de sécurité et de santé adaptée à la nature de leur travail. Les marins travaillant de jour ou de nuit disposent de services ou d'équipements de protection et de prévention équivalents en matière de sécurité et de santé.

Clause 16

Tout marin bénéficie de congés payés d'au moins quatre semaines par an, ou de congés d'une durée proportionnelle pour les périodes d'emploi de moins d'un an, conformément aux conditions de bénéfice et d'octroi des congés fixées par les législations et/ou pratiques nationales.

La période minimale de congés payés ne peut être remplacée par une indemnité compensatoire, sauf si la relation de travail est arrivée à terme.

Fait à Bruxelles, le 30 septembre 1998.

*Fédération des syndicats des transports
dans l'Union européenne (FST)*

*Association des armateurs
de la Communauté européenne (ECSA)*

Vu pour être annexé à Notre arrêté du 12 mars 2003 concernant l'application des dispositions relatives au maintien de la durée du travail obligatoire des gens de mer à bord des navires faisant escale dans les ports belges.

ALBERT

Par le Roi :

ANNEXE II, 1

MODÈLE DE TABLEAU PRÉCISANT L'ORGANISATION DU TRAVAIL À BORD (*)

Nom du navire: _____ Pavillon du navire: _____ Numéro OMI (le cas échéant): _____
 Dernière mise à jour du tableau: _____ Page () sur () .

Le nombre maximal d'heures de travail ou le nombre minimal d'heures de repos est applicable au titre de: _____ (texte législatif ou réglementaire national) qui respecte la convention de l'OIT sur la durée de travail des gens de mer et l'effectif des navires de 1996 (n° 180) et toute convention collective enregistrée ou autorisée conformément à cette convention et à la convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille de 1978, telle que modifiée (convention STCW) (2).

Nombre maximal d'heures de travail ou nombre minimal d'heures de repos (3): _____

Autres exigences: _____

Position/Rang (4)	Nombre d'heures de travail quotidiennes en mer prévues		Nombre d'heures de travail quotidiennes prévues lorsque le navire est à quai		Commentaires	Total des heures de travail ou de repos quotidiennes (5)	
	Quart (de-à)	Autres activités (de-à) (6)	Quart (de-à)	Autres activités (de-à)		En mer	Dans les ports

Signature du capitaine: _____

(1) Le tableau doit être reproduit, selon le modèle, dans la langue ou dans les langues de travail utilisées à bord et en anglais.
 (2) Voir au verso des extraits sélectionnés de la convention n° 180 de l'OIT et de la convention STCW.
 (3) Biffer la mention inutile.
 (4) En ce qui concerne la position et le rang qui sont aussi indiqués dans le document spécifiant les effectifs minimaux de sécurité, la terminologie utilisée doit être la même que dans ce document.
 (5) Pour le personnel de quart, la partie réservée aux commentaires peut être utilisée pour indiquer le nombre d'heures qu'il est envisagé de consacrer à des tâches imprévues; par ailleurs, toute heure consacrée à ce type de tâche doit être comptabilisée dans la colonne où figure le total des heures de travail journalier.

EXTRAITS DE LA CONVENTION N° 180 DE L'OIT ET DE LA CONVENTION STCW

Convention n° 180 de l'OIT

Article 5

1. Les limites des heures de travail ou de repos doivent être établies comme suit: a) le nombre maximal d'heures de travail ne doit pas dépasser: i) 14 heures par période de 24 heures; ii) 72 heures par période de sept jours ou b) le nombre minimal d'heures de repos ne doit pas être inférieur à: i) 10 heures par période de 24 heures; ii) 77 heures par période de sept jours.
2. Les heures de repos ne peuvent être scindées en plus de deux périodes, dont l'une d'une durée d'au moins six heures, et l'intervalle entre deux périodes consécutives de repos ne doit pas dépasser 14 heures.
6. Rien dans les paragraphes 1 et 2 ne saurait empêcher le membre d'adopter une législation nationale ou une procédure permettant à l'autorité compétente d'autoriser ou d'enregistrer des conventions collectives prévoyant des dérogations aux limites fixées. Ces dérogations doivent, dans la mesure du possible, être conformes aux normes fixées mais peuvent tenir compte de périodes de congé plus fréquentes ou plus longues, ou de l'octroi de congé compensatoire aux marins de quart ou aux marins travaillant à bord de navires affectés à des voyages de courte durée.

Article 7

1. Rien dans cette convention n'est censé affecter le droit du capitaine d'un navire d'exiger d'un marin les heures de travail nécessaires à la sécurité immédiate du navire, des personnes à bord ou de la cargaison, ou en vue de porter secours à d'autres navires ou aux personnes en détresse en mer.
3. Dès que cela est réalisable après le retour à une situation normale, le capitaine doit faire en sorte que tout marin ayant effectué un travail alors qu'il était en période de repos selon l'horaire normal bénéficie d'une période de repos adéquate.

Convention STCW

Section A-VIII/1 du code STCW (dispositions d'application obligatoire)

1. Toutes les personnes auxquelles des tâches sont assignées en tant qu'officier de quart ou matelot faisant partie d'une équipe de quart doivent prendre au moins 10 heures de repos au cours de toute période de 24 heures.
2. Les heures de repos peuvent être réparties en deux périodes au plus, dont l'une doit être d'au moins 6 heures d'affilée.
3. Les prescriptions relatives aux périodes de repos, énoncées aux points 1 et 2, ne doivent pas nécessairement être appliquées en cas d'urgence ou d'autres conditions d'exploitation exceptionnelles.
4. Nonobstant les dispositions des points 1 et 2, la période minimale de 10 heures peut être ramenée à un minimum de 6 heures consécutives à condition qu'une réduction de cet ordre ne soit pas imposée pendant plus de deux jours et que 70 heures au moins de repos soient accordées tous les sept jours.
5. Les administrations doivent exiger que les horaires de quart soient affichés en un endroit d'accès facile.

Section B-VIII/1 du code STCW (recommandations)

3. Il conviendrait de tenir compte des principes suivants lors de l'application de la règle VIII/1:

- 1) les dispositions prévues pour prévenir la fatigue devraient empêcher qu'un horaire global de travail excessif ou déraisonnable ne soit effectué. En particulier, les périodes minimales de repos spécifiées dans la section A-VIII/1 ne devraient pas être interprétées comme signifiant que toutes les autres heures peuvent être consacrées à la tenue du quart ou à d'autres tâches;
- 2) la fréquence et la durée des périodes de congé et les congés accordés à titre de compensation sont des facteurs efficaces de prévention de l'accumulation de la fatigue avec le temps;
- 3) des dispositions différentes peuvent être prévues pour les navires qui effectuent des voyages de courte durée à condition que des mesures spéciales de sécurité soient mises en place.

Vu pour être annexé à Notre arrêté du 12 mars 2003 concernant l'application des dispositions relatives au maintien de la durée du travail obligatoire des gens de mer à bord des navires faisant escale dans les ports belges.

ALBERT

Par le Roi :

La Ministre de la Mobilité et des Transports,
Mme I. DURANT

ANNEXE II, 2

MODÈLE DE REGISTRE DES HEURES DE TRAVAIL OU DE REPOS DES MARINS (*)

Page 1 sur 2

Nom du navire: _____ Numéro OMI (le cas échéant): _____ Pavillon du navire: _____
 Marin (nom et prénoms): _____ Position/rang: _____
 Mois et année: _____ Quart (?): oui non

Registre des heures de travail/repos (?)

Veuillez indiquer s'il s'agit de périodes de travail ou de repos, selon le cas, à l'aide d'un «X» ou d'un trait continu ou d'une flèche.

COMPLÉTER LE TABLEAU AU DOS

Les dispositions législatives ou réglementaires ou les conventions collectives nationales suivantes, qui régissent les limitations des heures de travail ou les périodes minimales de repos, s'appliquent à ce navire:

Je reconnais que ce registre reproduit fidèlement les heures de travail ou de repos du marin concerné.

Nom du capitaine ou de la personne autorisée par le capitaine à signer ce registre: _____

Signature du capitaine ou de la personne autorisée: _____ Signature du marin: _____

Une copie de ce registre doit être donnée au marin.

Ce formulaire est examiné et approuvé conformément aux
procédures établies par

_____ (nom de l'autorité compétente)

(*) Le tableau doit être reproduit, selon le modèle, dans la ou les langues de travail utilisées à bord et en anglais.

(?) Cocher la mention qui convient.

(*) Biffer la mention inutile.

Veuillez indiquer les périodes de travail ou de repos, selon le cas, par un «X», ou au moyen d'une ligne continue ou d'une flèche													Le marin ne doit pas remplir cette partie (!)																																	
													Nombre d'heures de travail ou de repos, selon le cas, dans une période de 24 heures	Commentaires	Nombre d'heures de travail ou de repos, selon le cas, dans une période de 24 heures (!)	Nombre d'heures de travail ou de repos, selon le cas, dans une période de 7 jours (!)																														
Heures 0	0	0	1	0	2	0	3	0	4	0	5	0	6	0	7	0	8	0	9	1	0	1	1	2	1	3	1	4	1	5	1	6	1	7	1	8	1	9	2	0	2	1	2	2	2	3
Date																																														
Heures 0	0	0	1	0	2	0	3	0	4	0	5	0	6	0	7	0	8	0	9	1	0	1	1	2	1	3	1	4	1	5	1	6	1	7	1	8	1	9	2	0	2	1	2	2	2	3

(!) Doit être remplie et utilisée conformément aux procédures prévues par l'autorité compétente dans le respect des exigences pertinentes de la convention (n° 180) de l'OIT sur la durée de travail des gens de mer et les effectifs des navires, de 1996.

(!) Des calculs et des vérifications supplémentaires peuvent être requis pour s'assurer du respect des exigences pertinentes de la convention (n° 180) de l'OIT sur la durée de travail des gens de mer et les effectifs des navires, de 1996, et de la convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, de 1978, telle que modifiée (convention STCW).

Vu pour être annexé à Notre arrêté du 12 mars 2003 concernant l'application des dispositions relatives au maintien de la durée du travail obligatoire des gens de mer à bord des navires faisant escale dans les ports belges.

ALBERT

Par le Roi :

La Ministre de la Mobilité et des Transports,
Mme I. DURANT

BIJLAGE I

EUROPESE OVEREENKOMST

betreffende de organisatie van de arbeidstijd van zeevarenden

Gezien de overeenkomst betreffende de sociale politiek behorende bij het protocol betreffende de sociale politiek, gehecht aan het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, en inzonderheid artikel 3, lid 4, en artikel 4, lid 2,

Overwegende dat artikel 4, lid 2, van de overeenkomst betreffende de sociale politiek bepaalt dat op communautair niveau gesloten overeenkomsten op gezamenlijk verzoek van de ondertekenende partijen ten uitvoer kunnen worden gelegd door een besluit van de Raad op voorstel van de Commissie;

Overwegende dat de ondertekenende partijen hierbij een dergelijk verzoek doen;

ZIJN DE ONDERTEKENENDE PARTIJEN HET VOLGENDE OVEREENGEKOMEN:

Clausule 1

1. Deze overeenkomst is van toepassing op zeevarenden op elk zeeschip, ongeacht of het staats- of particulier eigendom is, dat geregistreerd staat op het grondgebied van een lidstaat en gewoonlijk gebruikt wordt in de handelsscheepvaart. In deze overeenkomst wordt een schip dat in het register van twee staten is opgenomen, geacht te zijn geregistreerd op het grondgebied van de staat wiens vlag het voert.
2. In geval van twijfel moet de bevoegde autoriteit van de desbetreffende lidstaat beslissen of schepen wel of niet als zeeschepen of als gebruikt voor de handelsscheepvaart in de zin van deze overeenkomst worden beschouwd. De organisaties van de betrokken reders en zeevarenden dienen te worden geraadpleegd.

Clausule 2

In deze overeenkomst wordt verstaan onder:

- a) „arbeidstijd”: de tijd gedurende welke een zeevarende arbeid voor het schip moet verrichten;
- b) „rusttijd”: de tijd buiten de arbeidstijd; korte pauzes vallen niet onder dit begrip;
- c) „zeevarende”: iedere persoon die in enige hoedanigheid werkzaam of aangemonsterd is aan boord van een zeeschip waarop deze overeenkomst van toepassing is;
- d) „reder”: de eigenaar van het schip of enige andere organisatie of persoon, zoals de directeur of rompvrachter, die de verantwoordelijkheid voor de exploitatie van het schip heeft overgenomen van de reder en die, door deze verantwoordelijkheid op zich te nemen, is overeengekomen alle daarmee verbonden verplichtingen en taken op zich te nemen.

Clausule 3

Binnen de in clausule 5 genoemde grenzen, moet hetzij een maximumarbeidstijd worden vastgesteld die binnen een bepaalde periode niet mag worden overschreden; hetzij een minimumrusttijd die binnen een bepaalde periode moet worden toegekend.

Clausule 4

Onverminderd het bepaalde in clausule 5, is de normale standaardarbeidstijd voor zeevarenden in principe een achturedag, met een dag rust per week en rust op algemene feestdagen. De lidstaten kunnen echter procedures aannemen voor het goedkeuren en registreren van een collectieve arbeidsovereenkomst waarin de normale arbeidstijd van zeevarenden wordt vastgelegd op een basis die niet minder gunstig is dan deze norm.

Clausule 5

1. De grenzen van de arbeids- en de rusttijd zijn:
 - a) de maximumarbeidstijd mag niet langer zijn dan:
 - i) 14 uur in elke periode van 24 uur en
 - ii) 72 uur in elke periode van zeven dagen;
 - of
 - b) de minimumrusttijd mag niet korter zijn dan:
 - i) tien uur in elke periode van 24 uur en
 - ii) 77 uur in elke periode van zeven dagen.
2. De rusttijd kan ten hoogste in twee perioden — waarvan er een minstens zes uur moet bedragen — worden opgedeeld en de tijdruimte tussen twee opeenvolgende rusttijden mag niet langer zijn dan 14 uur.
3. Periodieke appels, brandbestrijdingsoefeningen en oefeningen voor noodgevallen, alsmede oefeningen die krachtens nationale wetten en verordeningen alsook internationale overeenkomsten zijn voorgeschreven, dienen op een zodanige wijze te worden gehouden dat deze de rusttijden zo min mogelijk verstoren en geen vermoeidheid veroorzaken.
4. In situaties waarin een zeevarende wachtdienst verricht, bijvoorbeeld wanneer een machinekamer onbezet is, dient deze, als de normale rusttijd wordt verstoord door oproepen tot arbeid, ter compensatie een toereikende rusttijd toegewezen te krijgen.

5. Ten aanzien van de punten 3 en 4 geldt: wanneer geen collectieve arbeidsovereenkomst of arbitragebeslissing aanwezig is, of als de bevoegde autoriteit beslist dat de bepalingen van de collectieve arbeidsovereenkomst of de beslissing niet toereikend zijn, dient de bevoegde autoriteit bepalingen vast te stellen om te waarborgen dat de betreffende zeevarenden voldoende rust krijgen.
6. Met inachtneming van de algemene beginselen van de bescherming van de gezondheid en de veiligheid van de werknemers, kunnen de bevoegde autoriteiten van de lidstaten op grond van nationale wetten, verordeningen of een desbetreffende procedure collectieve arbeidsovereenkomsten goedkeuren of registreren die uitzonderingen op in punt 1 en punt 2 vastgestelde grenzen mogelijk maken. Dergelijke uitzonderingen dienen zoveel mogelijk aan de gestelde eisen te voldoen, maar er kan rekening worden gehouden met frequenter of langer durend verlof, of de toekenning van compensatieverlof voor zeevarenden die wacht lopen of zeevarenden die aan boord werken tijdens korte reizen.
7. Op een gemakkelijk toegankelijke plaats wordt een overzicht opgehangen met de arbeidsorganisatie aan boord, waarop voor iedere positie ten minste wordt vermeld:
 - a) het rooster voor de dienst op zee en de dienst in de haven, alsmede
 - b) de maximumarbeidstijd en de minimumrusttijd krachtens de wetten, verordeningen of collectieve arbeidsovereenkomsten die in de lidstaten van kracht zijn.
8. Het in punt 7 bedoelde overzicht wordt opgesteld in gestandaardiseerd formaat en wel in de werktaal of de werktalen van het schip en in het Engels.

Clausule 6

Geen zeevarende van jonger dan 18 jaar mag 's nachts werken. In deze overeenkomst wordt onder nacht verstaan, een periode van minstens negen aaneengesloten uren, inclusief de periode tussen middernacht en vijf uur in de ochtend. Deze bepaling behoeft niet te worden toegepast, wanneer de effectieve opleiding van jonge zeevarenden tussen 16 en 18 jaar overeenkomstig vastgelegde programma's en roosters daardoor zou worden verstoord.

Clausule 7

1. De kapitein van een schip heeft het recht van een zeevarende te verlangen alle uren te werken die noodzakelijk zijn voor de onmiddellijke veiligheid van het schip, de personen aan boord of de lading, of om bijstand te verlenen aan andere schepen of personen die op zee in nood verkeren.
2. In overeenstemming met punt 1 kan de kapitein het werk- of rustprogramma opschorten en van een zeevarende verlangen dat hij gedurende alle uren werkt die noodzakelijk zijn totdat de normale situatie is hersteld.

3. Zodra dit na het herstel van de normale situatie mogelijk is, zorgt de kapitein ervoor dat alle zeevarenden die tijdens een geprogrammeerde rusttijd gewerkt hebben, gedurende een toereikende periode kunnen rusten.

Clausule 8

1. De dagelijkse arbeidstijd van de zeevarenden of hun dagelijkse rusttijd dient te worden bijgehouden om de naleving van de bepalingen van clausule 5 te kunnen controleren. De zeevarende dient een kopie te ontvangen van de op hem betrekking hebbende notities, die dienen te worden ondertekend door de kapitein of een door de kapitein gemachtigde persoon en door de zeevarende.
2. Er dienen procedures te worden vastgesteld voor het maken van dergelijke notities aan boord, inclusief de tussenpozen waarin deze worden vastgelegd. Het formulier voor het noteren van de arbeids- of de rusttijd van de zeevarenden dient te worden opgesteld met inachtneming van bestaande internationale richtlijnen. Het formulier wordt opgesteld in de taal of talen als bedoeld in clausule 5, punt 8.
3. Exemplaren van de bepalingen van de nationale wetgeving die op deze overeenkomst betrekking hebben en van de desbetreffende collectieve overeenkomsten dienen aan boord te worden bewaard en dienen gemakkelijk toegankelijk te zijn voor de bemanning.

Clausule 9

De in clausule 8 bedoelde notities dienen met passende tussenpozen onderzocht en bekrachtigd te worden, om na te gaan of de bepalingen inzake de arbeids- en de rusttijden waarop deze overeenkomst betrekking heeft, worden nageleefd.

Clausule 10

1. Bij de vaststelling, goedkeuring of verandering van de sterkte van de bemanning dient er rekening mee te worden gehouden dat excessieve arbeidstijden vermeden of tot een minimum beperkt dienen te worden om voldoende rust te waarborgen en vermoeidheid te beperken.
2. Als uit de notities of andere bewijsmiddelen blijkt dat inbreuk is gemaakt op de bepalingen inzake arbeids- of rusttijden, dienen maatregelen, waaronder zo nodig ook een verandering in de sterkte van de bemanning van het schip, te worden getroffen om toekomstige overtredingen te voorkomen.
3. Alle schepen waarop deze overeenkomst van toepassing is, dienen genoegzaam, veilig en doeltreffend bemand te zijn, overeenkomstig het document betreffende de veilige minimumsterkte van de bemanning of een gelijkwaardig document dat door de bevoegde autoriteit is afgegeven.

Clause 11

Personen beneden 16 jaar mogen niet op een schip werken.

Clause 12

De reder dient de kapitein de nodige middelen te verstrekken om te voldoen aan de verplichtingen krachtens deze overeenkomst, waaronder die welke verband houden met de voldoende sterkte van de bemanning van het schip. De kapitein dient alle noodzakelijke maatregelen te treffen om ervoor te zorgen dat voldaan wordt aan de eisen inzake de arbeids- en de rusttijden van de zeevarenden, die uit deze overeenkomst voortvloeien.

Clause 13

1. Alle zeevarenden dienen in het bezit te zijn van een certificaat waaruit blijkt dat zij lichamelijk geschikt zijn voor het werk aan boord waarvoor zij zijn aangesteld.

De aard van de uit te voeren medische keuring en de bijzonderheden die in het medisch certificaat dienen te worden vermeld, dienen te worden vastgesteld in overleg met de betreffende organisaties van de reders en van de zeevarenden.

Alle zeevarenden dienen regelmatig een medische keuring te ondergaan. Wachtlopende zeevarenden met gezondheidsproblemen die volgens een arts het gevolg zijn van het feit dat zij nachtarbeid verrichten, dienen, wanneer dat mogelijk is, te worden overgeplaatst naar dagarbeid waarvoor zij geschikt zijn.

2. De in punt 1 bedoelde medische keuring is gratis en valt onder het medisch geheim. Keuringen van deze aard kunnen worden uitgevoerd in het kader van het nationale gezondheidsstelsel.

Clause 14

De reders dienen de bevoegde autoriteit op haar verzoek gegevens te verstrekken over wachtlopende zeevarenden en andere 's nachts werkende zeevarenden.

Clause 15

Zeevarenden dienen de veiligheids- en gezondheidsbescherming te genieten die bij de aard van hun werk past. Voor de veiligheid en de gezondheidsbescherming van de overdag en 's nachts werkende zeevarenden dienen gelijkwaardige veiligheids- en preventieve diensten of voorzieningen aanwezig te zijn.

Clause 16

Elke zeevarende heeft recht op een betaald verlof van minstens vier weken per jaar of een gedeelte daarvan voor tewerkstellingsperioden van minder dan een jaar, een en ander in overeenstemming met de voorwaarden voor het recht op en het toekennen van een dergelijk verlof krachtens de nationale wetgeving en/of de nationale gebruiken.

De minimumperiode van betaald verlof mag niet worden vervangen door een geldelijke vergoeding, behalve bij beëindiging van de arbeidsverhouding.

Gedaan te Brussel, 30 september 1998.

*Federatie van de bonden voor het vervoerspersoneel
in de Europese Unie (FST)*

*Associatie van reders
van de Europese Gemeenschap*

Gezien om te worden gevoegd bij Ons besluit van 12 maart 2003 houdende handhaving van de verplichte arbeidstijd voor zeevarenden aan boord van schepen die Belgische havens aandoen.

ALBERT

Van Koningswege :

UITTREKSELS UIT IAO-VERDRAG Nr. 180 EN HET STCW-VERDRAG

IAO-Verdrag nr. 180

Artikel 5

1. De grenzen aan de werktijden zijn als volgt: a) de maximumwerktijd mag niet langer zijn dan: i) 14 uur in elke periode van 24 uur; en ii) 72 uur in elke periode van zeven dagen; of b) de minimumrusttijd mag niet korter zijn dan: i) één uur in elke periode van 24 uur; en ii) 77 uur in elke periode van zeven dagen.
2. De rusttijd kan ten hoogste in twee perioden waarvan er één minstens zes uur moet bedragen worden opgedeeld en de tijdruimte tussen twee opeenvolgende rusttijden mag niet langer zijn dan 14 uur.
6. Niets in de leden 1 en 2 belet een partij nationale wettelijke of bestuursrechtelijke maatregelen of een procedure vast te stellen op grond waarvan de bevoegde autoriteit collectieve arbeidsovereenkomsten kan goedkeuren of registreren die uitzonderingen op de vastgestelde grenzen mogelijk maken. Dergelijke uitzonderingen dienen zoveel mogelijk aan de gestelde normen te voldoen, maar er kan rekening worden gehouden met frequenter of langer durend verlof, of de toekenning van compensatieverlof voor zeevarenden die wachthouden of zeevarenden die aan boord werken van schepen die korte reizen maken.

Artikel 7

1. Niets in dit verdrag kan worden geacht afbreuk te doen aan het recht van een kapitein van een schip om van een zeevarende te verlangen alle uren te werken die noodzakelijk zijn voor de onmiddellijke veiligheid van het schip, de personen aan boord of de lading, of om bijstand te verlenen aan andere schepen of personen die op zee in nood verkeren.
3. Zodra dit na het herstel van de normale situatie mogelijk is, zorgt de kapitein ervoor dat alle zeevarenden die tijdens een geplande rustperiode gewerkt hebben, de nodige tijd kunnen rusten.

STCW-Verdrag

Paragraaf A-VIII/1 van de STCW-code (voorschriften)

1. Alle personen die zijn aangewezen om dienst te doen als officier die chef van de wacht is moeten per 24 uur minstens tien uur rust krijgen.
2. De rusturen mogen over niet meer dan twee perioden verdeeld zijn en één daarvan moet minstens zes uur bedragen.
3. De in de leden 1 en 2 vastgelegde eisen inzake rustperiodes hoeven niet te worden nageleefd in geval van nood of oefening of in andere doorslaggevende operationele omstandigheden.
4. Onverminderd de bepalingen van de leden 1 en 2 mag de minimumperiode van tien uur maximaal tot zes opeenvolgende uren worden verminderd, mits dit niet langer duurt dan twee dagen en ten minste 70 uren rust wordt gegeven per periode van zeven dagen.
5. De overheid moet voorschrijven dat wachtregelingen op een gemakkelijk toegankelijke plaats worden opgehangen.

Paragraaf B-VIII/1 van de STCW-code (leidraad)

3. Bij de toepassing van voorschrift VIII/1 moet met het volgende rekening worden gehouden:

1. bij het treffen van voorzieningen om vermoeidheid te voorkomen moet ervoor worden gezorgd dat in zijn totaliteit niet buitensporig of onredelijk lang wordt gewerkt. Met name moet het feit dat in paragraaf A-VIII/1 minimumrustperiodes zijn vastgesteld niet in die zin worden geïnterpreteerd dat alle overige uren aan wachtdienst of andere dienst mogen worden besteed;
2. de frequentie en lengte van de verlofperiodes en het verlenen van compensatieverlof zijn essentiële factoren bij het voorkomen dat de vermoeidheid zich over een bepaalde periode opstapelt;
3. voor schepen die korte reizen maken, mogen de voorschriften variëren mits bijzondere veiligheidsvoorzieningen worden getroffen.

Gezien om te worden gevoegd bij Ons besluit van 12 maart 2003 houdende handhaving van de verplichte arbeidstijd voor zeevarenden aan boord van schepen die Belgische havens aandoen.

ALBERT

Van Koningswege :

De Minister van Mobiliteit en Vervoer,
Mevr. I. DURANT

BIJLAGE II, 2

MODELFORMULIER VOOR DE REGISTRATIE VAN DE WERK- OF RUSTTIJDEN VAN ZEEVARENDEN⁽¹⁾

Bladzijde 1 van twee

Naam van het schip: _____ IMO-/nummer (eventueel): _____ Vlag van het schip: _____

Zeevarende (volledige naam): _____ Functie/rang: _____

Maand en jaar: _____ Wachtdienst⁽²⁾: ja neen Registratie van werk-/rusttijden⁽³⁾

Gelieve, al naar gelang van het geval, aan te kruisen, aan te strepen of met een pijl te geven of het om werk- dan wel rusttijden gaat.

VUL DE TABEL IN OP DE KEERZIJDE

De volgende nationale wettelijke en bestuursrechtelijke maatregelen en/of collectieve arbeidsovereenkomsten betreffende beperkingen van de werktijden of minimumrusttijden zijn van toepassing op dit schip:

Ik verklaar dat dit formulier waarheidsgetrouw is ingevuld.

Naam van de kapitein of persoon die door de kapitein gemachtigd is om dit formulier te ondertekenen: _____

Handtekening van de kapitein of zijn gemachtigde: _____ Handtekening van de zeevarende: _____

Een exemplaar van dit formulier is bestemd voor de zeevarende.

Dit formulier is onderworpen aan controle en goedkeuring conform de procedures vastgesteld door:

_____ (naam van de bevoegde autoriteit).

⁽¹⁾ Dit overzicht moet in de werktaal of -talen van het schip en in het Engels voorhanden zijn.⁽²⁾ Aangeven wat van toepassing is.⁽³⁾ Schrappen wat niet van toepassing is.

